

徵收土地計畫書

交通部公路總局為辦理「台 13 甲線造橋二號隧道至冠軍磁磚(8k+000-9k+500)及豐湖國小至北勢大橋(11k+300-13k+600)路段改善工程(第一期)」需要，擬徵收坐落苗栗縣造橋鄉西坑段 0949-0001 地號內等 31 筆土地，合計面積 0.327775 公頃，並擬一併徵收其土地改良物，茲依土地徵收條例第 13 條及第 13 條之 1 規定，擬具計畫書並檢同有關附件計 15 份，請准予照案徵收。

案內非編定為交通用地之土地，並請一併核准變更編定為交通用地，本案工程經苗栗縣政府 103 年 9 月 22 日府商建字第 1030199619 號函認定非屬建築法第 7 條所稱之雜項工作物，得免依「非都市土地變更編定執行要點」第 3 點第 2、3 項規定辦理；農業用地業經苗栗縣政府 103 年 11 月 7 日府農農字第 1030239145 號函同意變更為非農業使用。案內用地經苗栗縣政府 103 年 10 月 19 日府水保字第 1030216872 號函認定屬山坡地範圍，本工程屬本局辦理省道道路拓寬工程，依交通部 99 年 7 月 7 日交路字第 0990006207 號令修正「非都市土地申請變更編定為交通用地興辦事業計畫審查作業要點」第 8 點規定，係符合非都市土地管制規則第 52 條之 1 規定，免受山坡地開發面積不得少於 10 公頃之限制。

此請

內政部

一、徵收土地原因：

為辦理「台 13 甲線造橋二號隧道至冠軍磁磚(8k+000-9k+500)及豐湖國小至北勢大橋(11k+300-13k+600)路段改善工程(第一期)」必須使用本案土地。

二、徵收土地所在地範圍及面積：

- (一)擬徵收坐落苗栗縣造橋鄉西坑段 0949-0001 地號內等 31 筆土地，合計面積 0.327775 公頃徵收，詳如徵收土地清冊與徵收土地圖說。
- (二)本案用地屬非都市土地範圍，勘選徵收用地範圍係以現有道路改善並已依「徵收土地範圍勘選作業要點」規定辦理，並依第 3 點規定，儘量避免耕地、建築密集地，就損失最少之地方為之。
- (三)徵收土地範圍內有山坡地保育區農牧用地，面積 0.435778 公頃，占工程用地範圍(總面積 4.779409 公頃) 10.9%，又本工程屬交通事業，符合土地徵收條例第 3 條之 1 及該條例施行細則第 2 條之 1 規定。

三、興辦事業之種類及法令依據：

- (一)興辦事業之種類：交通事業。
- (二)興辦事業之法令依據：依據土地徵收條例第 3 條第 2 款及公路法第 9 條第 1 項規定。山坡地保育區農牧用地部分，因本案屬交通事業，符合土地徵收條例第 3 條之 1 第 4 項但書規定得徵收情形。
- (三)奉准興辦事業文件：交通部 103 年 5 月 12 日交路(一)字第 1038600237 號函(如附影本)。

四、興辦事業計畫之必要性說明：

(一)本計畫目的與預計徵收私有土地合理關連理由：

現有台 13 甲線為聯絡苗栗縣頭份鎮、竹南鎮、造橋鄉及後龍鎮至苗栗市之南北縱貫重要省道，由於路寬狹窄、車流混雜，屢有汽、機車爭道之情形，部分路段蜿蜒曲折視距不佳，屬高危險性路段。本計畫路段行經造橋鄉及後龍鎮，後龍鎮境內因有高鐵苗栗站及台鐵豐富站而被定位為苗中生活圈內之交通轉運中心，其中台 13 甲是交通轉運中心主要的南北向連絡道路，更是苗栗高鐵站站區聯外道路銜接的主要聯外道路之一（周邊路網詳附件十六苗栗高鐵站站區路網圖）。且目前鄰近區域亦有諸多重大開發案進行中，考量未來周遭計畫及開發案陸續完成後，衍生之交通需求及解決交通安全問題，確需儘早進行本道路改善。

本路段道路現況為雙向四車道，全寬約為 16m(快車道 3.5m+混合車道 3.5m+路肩 0.6m+護欄 0.4m)，為提升行車安全，打通台 13 甲交通之任督二脈，公路總局計畫拓寬道路至 20~22m(路基有效寬度，北段 22m、南段 20m)，將來道路改善完成後，除可提升道路服務水準外，再呼應鄰近重大建設計畫之陸續完成，更可帶動地方發展，增進鄉鎮繁榮。

本計畫係充分使用既有台 13 甲線道路土地辦理拓寬，並考量避開地質敏感區域、交通運轉、農地完整、改善、環境生態影響…等因素，選擇最適當之方案，且道路係沿既有台 13 甲線拓寬，為促進整體生活圈的均衡發展，因此辦理私有土地徵收確有其必要性。

(二)預計徵收私有土地已達必要最小限度範圍理由：

本計畫工程用地範圍預計面積約為 4.779409 公頃，其中約 90%為公有土地，私有土地約 0.478859 公頃，約佔 10%。沿線並考量儘量利用公有土地辦理佈設，以接順原有道路，降低私有土地及避開優良農地，將私有土地徵收範圍降為工程範圍內必需使用之土地，且為達成計畫效益必需使用之最小限度範圍。

本案協議價購面積合計 0.151084 公頃(比例 32%)，所需取得全部私有土地面積合計為 0.478859 公頃，徵收取得面積為 0.327775 公頃(比例 68%)

(三)用地勘選有無其他可替代地區：

本計畫係沿既有台 13 甲線辦理道路拓寬，經考量道路工程、交通工程及土地利用、經濟性因素等綜合評估後為最佳方案，同時也是徵收私有土地面積最少之方案，已無其他更適當之替代地區。

(四)是否有其他取得方式：

否。其他各取得土地方式及可行性茲列明並分析如後。

1. 設定地上權：

因本案工程係永久使用，為配合工程施工及整體管理需要，不宜以設定地上權方式取得。

2. 聯合開發：

聯合開發方式，雖係公私合作共同進行開發建設方式之一，惟依

本案工程屬性不適合聯合開發。

3. 捐贈：

私人捐贈雖係公有土地來源之一，仍視土地所有權人意願主動提出，公路總局樂觀其成，並願意配合完成相關手續，惟並無人有捐贈意願。

4. 公私有土地交換（以地易地）：

公路總局所承辦業務係為道路用地，並無多餘之土地可供交換，因此以地易地事宜，尚無從辦理。

綜上，公路總局謹先行與土地所有權人辦理協議價購或其他方式辦理用地取得，協議不成始以徵收方式辦理。

(五)其他評估必要性理由：

1. 交通安全：

計畫道路現況 8K+000~9K+500 路段，於 9K 附近路段為 S 形彎道，縱坡度大，線形視距較差，本路段現況交通量尖峰小時服務水準為 C 級，在交通組成中，大型車約佔 4%、機車約佔 14.5%，汽、機車混雜於彎道中，易發生交通事故。本局養護工程處雖已於道路中央設置回覆式導桿，然常為汽車轉彎時所損壞。11K+300~13K+600 路段，於 12K~13K 路段為進入高鐵苗栗站特地區路段，現況交通量尖峰小時服務水準為 D 級，在交通組成中，大型車約佔 5.2%、機車約佔 20%（摘錄：「台灣地區公路整體規劃」報告及省道改善六年建設計畫書），汽、機車混雜於彎道中，另現況兩側聚落密集且貼近路權，路側臨停干擾較大，影響道路服務水準及行車安全。而於豐湖國小前方為一下坡彎道，行車視距不佳，有危及行人安全之虞。此外，於工程終點附近自北勢大橋及東西快後龍汶水線交流道下來之車輛多，且道路兩側店家林立，沿線並有多處橫交道路，本工程改善後，將順接路口並增加車道數使車道組成相同，增加車流穩定性，確保行車安全，並可強化前後路段與銜接路口之人車安全。預估目標年道路服務水準可由 E~F 級（未辦理拓寬改善之零方案服務水準）恢復至 C 級以上，大為降低高鐵特定區及週邊開發案等對當地交通衝擊，紓緩聯外交通瓶頸並確保其安全性。

2. 交通需求：

依據苗栗縣政府「台 13 甲線豐湖國小至冠軍瓷磚路段替代道路工程規劃報告」運輸需求預測，考量高鐵苗栗站、高鐵特定區及其數位經貿園區、竹科竹南基地四期擴編開發案、遠雄健康生活園區開發計畫、銅鑼科學園區 5.6 期擴建計畫、國道 1 號增設頭屋交流道工程、慈濟慈善教育園區、長春石化福安工業區、北勢溪環境營造計畫等相關建設計畫及其衍生交通量。推估民國 121 年頭份-造橋-苗栗路廊台 13 甲服務水準將降至 E 級。

另依據「擬定高速鐵路苗栗車站特定區主要計畫案」交通分析

預測結果，高鐵苗栗車站及特定區之開發所衍生之旅運需求將對周邊道路系統造成影響，其中在通往苗栗走廊、竹南頭份走廊以及後龍走廊所行經之路線，包括台 13 甲線豐富至苗栗、台 13 甲線造橋至豐富以及 126 縣道豐富至後龍等路段，服務水準由 C~D 級降為 E~F 級。

本計畫係依據交通部公路總局之「台灣地區公路整體規劃」建議內容辦理，復以週邊開發計畫之運輸需求預測皆顯示將對本道路造成交通衝擊。

3. 以交通工程手段改善之評估：

既有道路寬度限制，若未增加路幅寬度則無法改善道路容量以滿足未來該區域之交通運輸需求。另部份路段既有道路線形不符行車速率規範且行車視距不足，需藉由線形(加大曲率半徑及曲線長度)及道路組成(內外路肩加大)改善以符合規範並確保行車安全。現況路段標誌標線已依規範設置，並於危險路段加強警告與禁制標誌設置，然此舉僅能提醒用路人注意並採取適當因應措施，並未能提升道路行車安全。而以服務通過性交通(城際交通)為主之省道，過多之號誌時相管控反而不利行車順暢，並縮限並服務水準。

本計畫道路改善除可增加道路容量、提升道路服務水準外，一併改善道路線形及道路橫斷面配置以增進行車及兩側居民進出之安全性。綜上所述，本計畫道路係區域及週邊開發計畫之主要聯絡道路，且週邊開發案於近年陸續完成，故改善本路道路是刻不容緩的。

五、公益性及必要性評估報告：

(一)社會因素評估：

1. 徵收所影響人口之多寡、年齡結構：

- 服務人口：本計畫位於苗栗縣造橋鄉、後龍鎮，道路主要服務對象為現有竹南鎮、造橋鄉、後龍鎮、頭屋鄉、苗栗市，總服務人口計約 236,948 人。

- 影響人口：本次徵收範圍主要為台 13 甲線造橋二號隧道至豐湖國小路段沿線之兩側土地，影響土地所有權人第一期工程約 70 餘人，於第二期工程(非都市計畫區部分)約 80 餘人。

工程完工後可使苗栗縣造橋鄉、後龍鎮居民進出省道台 13 甲線更便利。

2. 徵收計畫對周圍社會現況之影響：

本計畫所需用地係第一期工程位屬非都市土地，以農牧用地為主；第二期工程位屬非都市土地，以農牧、水利、建築、其他等用地為主。拓寬工程為當地改善道路服務水準，提昇車輛行駛安全，可促進地方觀光產業亦可滿足地方居民就業、就學及觀光等需求，有助於區域繁榮。

3. 徵收計畫對弱勢族群生活型態之影響：

本計畫為既有道路拓寬範圍內多屬公有土地，在私有土地部分所持有之土地所有權人多為自耕農、佃農、持有土地轉租予佃農之地主或另有其固定職業者，經查案內未有弱勢族群。

本計畫完工後，因提升地方道路交通品質，改善地方生活環境，計畫範圍外周遭之弱勢族群可一併獲得改善。

4. 徵收計畫對居民健康風險之影響程度：

本計畫為公路建設屬公共工程，無影響人體健康情事，且有助於改善既有道路多處危險路段，有助於提升人民生命財產保護及用路安全。

施工完成後，當地民眾可更快速到達鄰近之大型醫療院所，提供居民更佳的醫療保障，降低本案對居民健康風險之影響程度。

(二) 經濟因素評估：

1. 徵收計畫對稅收影響

本計畫完成後，藉由生活環境品質的提升，可提升附近之居留意願及觀光效益，同時帶動沿線地區之農業、觀光經濟發展，有助提升當地觀光業及地方性產業之稅收。

2. 徵收計畫對糧食安全影響

範圍內道路多沿既有道路拓寬，農牧用地佔整體徵收面積比例不高，而配合道路拓寬辦理排水改善，可減少農產損失，無糧食安全問題。

3. 徵收計畫造成增減就業或轉業人口

本計畫為地方帶來運輸之便利，並間接促進當地產業發展，不但不會導致離農情形，並有利青年回鄉就業，對增減就業或轉業人口具正向影響。

4. 徵收費用及各級政府配合興辦公共設施與政府財務支出及負擔情形

本計畫用地取得及拆遷費用包含地價補償費及土地暨農作改良物拆遷補償費等，概估約需 1,177 萬元。編列於 104 年度中央政府總預算，交通部公路總局及所屬單位預算內省道公路養護計畫；土地其所有權均登記為國有，並由本局「用地權屬及養護權責之劃分」規定管理維護。

5. 徵收計畫對農林漁牧產業鏈影響

本計畫道路徵收山坡地保育區農牧用地及交通用地，現況主要以稻作為主，並無林業、漁業及牧業等產業。本計畫完成後可提升農產品運輸品質，強化苗栗生活圈服務範圍之可及性，進而增加農產品輸出，並促進當地農牧銷售等產業成長，對當地農產品產業鏈具正面之影響。

6. 徵收計畫對土地利用完整性影響。

本徵收計畫係多沿既有道路拓寬，且已儘量以工程克服方式將私有徵收面積達最小幅，並以使用計畫之公有土地及國營事業土地為優先使用原則，藉以提高該沿線土地外來之利用價值，不致影響其土地利用之完整性。

(三)文化及生態因素評估：

1. 因徵收計畫而導致城鄉自然風貌改變：

本計畫用地範圍係沿既有道路拓寬改善、設計並考量保留自然風貌，對鄰近自然環境風貌並無太大改變。相關附屬設施亦將採低調、構造最小化、融入環境之設計原則，以降低對當地景觀之衝擊。

2. 因徵收計畫而導致文化古蹟改變：

本計畫範圍內無文化古蹟或登錄之遺址、歷史建築，土地徵收對文化古蹟無影響。日後施工時倘發現地下相關文物資產，將責成施工廠商依相關規定辦理。

3. 因徵收計畫而導致生活條件或模式發生改變：

本計畫施作範圍係沿既有道路拓寬改善，並不造成居民之生活不便，反因道路拓寬改善當地居民生活品質，有助提升交通便利性，促進地方公共建設之推動，進而改善地方生活機能，對居民原本之生活條件或模式有正向之影響。

4. 徵收計畫對該地區生態環境之影響：

本計畫係沿既有道路拓寬，不改變原有區域排水系統及其生態環境且將本計畫對該地區生態環境之影響減至最低。

5. 徵收計畫對周邊居民或社會整體之影響：

本計畫道路橫斷面改善增設實體中央分向島、機慢車道並加大路肩本道路位於丘陵區，部份路段配合地形，線形彎曲且縱坡較大，實體分向島設置可避免受對向車流之干擾，導正失控車輛回復正常以減少對撞機會。規劃機慢車道可使汽、機車分流，避免汽、機車混雜。加大路肩可降低路側臨停干擾，影響道路服務水準及行車安全。另道路兩側民房因路肩加大使其距離車道較遠，可降低住戶進出與主線車道衝突風險，綜上，經評估本案道路改善後對於降低交通事故皆提供正面之影響。本計畫係連結高鐵苗栗站通往苗栗市、後龍鎮、造橋鄉、竹南鎮，本工程完工後可紓解車流，對未來加強苗栗縣境內各重要產業設施與交通節點間之聯繫，深具影響。改善該地區周邊居民生活品質，並可保障其生命財產之安全，亦可促進當地觀光發展，對社會整體環境之發展有益。

(四)永續發展因素評估：

1. 國家永續發展政策：公共建設是都市先進程度重要指標，本次道路改善工程為苗栗縣政府規劃既定之公共建設，預計工程完工後將可有效提昇民眾之道路交通運輸服務品質及行車安全。交通發展為永續發展政策綱領中「永續的經濟」層面之面向之一，交通部依永續發展的理念，研擬整體的交通運輸政策，基於落實「永續發展」理念及因應「節能減碳」需求，架構臺灣地區便捷交通網，穩健發展西部地區城際運輸，提供優質永續之運輸服務，本工程即依上開理念規劃建設。

2. 永續指標：

• 永續環境層面：本計畫道路於設計階段已落實計畫道路周邊生態

環境調查，適地適用的提出處理對策，以減少道路開闢對環境之影響。

- 永續社會層面：藉由道路開闢連結既有交通系統，便利的交通路網可提升現有公共設施之使用機能，針對各土地使用分區亦提高使用，對既有社會紋理保留與延續有正面影響。
 - 永續經濟層面：本工程之拓寬可健全大苗栗地區交通路網，使交通運輸更加順暢，提升整體生活環境與經濟環境，加速區內土地使用，增進經濟發展，進而增加稅收，達至良性循環之永續經濟。
3. 國土計畫：依據行政院 99 年 2 月 22 日院臺建字第 0990002926 號函核定「國土空間發展策略計畫」行動計畫所列執行事項「4.2.3.1 辦理臺灣地區公路整體規劃（含路網規劃、運輸系統管理及相關改善計畫）」，針對省道公路改善。以期省道公路系統有效提昇使用效率、改善瓶頸路段及健全路網完整性。

本案工程用地屬山坡地保育區農牧用地，徵收作交通事業使用後，依規定辦理一併變更編定為交通用地，符合非都市土地使用管制、區域計畫及國土計畫。

(五)其他因素評估：

無其他因素。

(六)綜合評估分析：

本工程符合符合公益性、必要性、適當性及合法性，經評估應屬適當：

1. 公益性：

- (1) 本計畫有效提升地方聯外通行及運輸等能力，可促進地方觀光產業。
- (2) 本計畫可提升地方道路交通品質，改善地方生活環境，計畫周遭之弱勢族群可一併獲得改善。
- (3) 本計畫可帶動苗栗地區之經濟發展，有助提升當地觀光業及地方性產業之稅收。
- (4) 透過增設高鐵苗栗站之便利性，可促進青年回鄉就業，有效平衡城鄉差距。

綜上，本案台 13 甲線為聯絡苗栗縣頭份鎮、竹南鎮、造橋鄉及後龍鎮至苗栗市之南北縱貫重要省道，由於路寬狹窄、車流混雜，屢有汽、機車爭道之情形，且部分路段蜿蜒曲折視距不佳，屬高危險性路段。

由於本工程附近有許多重大開發案(如苗栗高鐵站)進行中，考量避免未來周遭計畫及開發案陸續完成後，衍生之交通需求及解決交通安全問題，故辦理本案路段改善工程。將來道路改善完成後，除可提升道路服務水準外，再呼應鄰近重大建設計畫之陸續完成更可帶動地方發展，增進鄉鎮繁榮，符合事業計畫之公益性。

2. 必要性：

- (1) 本計畫係沿既有道路辦理拓寬，故用地勘選並無其他可替

代。

- (2) 計畫未對於農業生產環境、文化古蹟、生態環境造成破壞。
- (3) 透過道路拓寬改善更快速到達鄰近之大型醫療院所，使居民更有醫療保障。

(4) 徵收計畫不影響就業、轉業人口。

本計畫完成後，當地居民可直接解決當地民眾外出就業、就學、醫療及當地農產品產銷等「民生必需問題」，直接受惠增設高鐵路之便利，可知本案工程確有其必要性。

3. 適當性：

本案計畫考量山坡地(造橋鄉)開發限制、人口部落集散、既有路網及河川水系分佈、土地區分使用及公有設施所在位置，並減少對環境、景觀之衝擊，本計畫之路線拓寬設計原則已儘量(1)優先使用公地及避開重要設施與地質敏感區域外；(2)道路拓寬儘量以道路中心線兩側等距為原則；(3)研擬各路段之斷面形式及平縱面線形之適宜配合；(4)兼顧交通運轉、景觀、農地完整及經濟性；(5)儘量配合地形，避免大量挖填土方；(6)研選路線儘量避免拆除大量建築物…等，並將需用土地面積降至最低，土地利用可儘量維持其完整性。可知本案工程有其適當性。

4. 合法性：

本案工程屬「土地徵收條例」第3條第1項第2款及公路法第9條第1項規定之交通事業，徵收土地範圍則依事業計畫核定之路權範圍辦理，故亦有合法性。

六、土地使用之現狀及其使用人之姓名、住所：

- (一) 用地範圍內土地改良物，詳如徵收土地改良物清冊。
- (二) 範圍內私有既成道路，均列入徵收。

七、土地改良物情形：

詳如徵收土地改良物清冊。

八、一併徵收土地改良物：

有，詳如徵收土地改良物清冊。

九、四鄰接土地之使用狀況及其改良情形：

北段：造橋二號隧道以南約150公尺處(新舊台13甲線路口)至冠軍磁磚工廠(8K+150~9K+622)現況多為原始雜林，無農作改良物。

南段：大衛營(11K+300)至豐湖國小(11K+600)，南段除原始雜林外，尚有豐湖國小圍牆暨其附屬幼兒園建物(該校已於103年9月併入新港國小，目前並無學童就學使用)。東、西二側接鄰為農田及山坡地。

十、土地區內有無古蹟、遺址或登錄之歷史建築，並註明其現狀及維護措施：

無，本案無古蹟、遺址或登錄之歷史建築。

十一、舉行公聽會或說明會之情形：

- (一) 本局於103年2月17日及103年3月26日開辦第1場及第2場工程公聽會之事由、日期及地點公告於需用土地所在地之公共地方、苗栗縣政府、苗栗縣造橋鄉公所及(村)里辦公處之公告處所，與豐

湖里住戶之適當公共位置，依土地登記簿所載住所通知有關之土地所有權人，且分別於103年1月29日及103年3月13日刊登於中國時報竹苗版廣告及於張貼於交通部公路總局網站，詳如后附公告與刊登政府公報或新聞紙文件影本及張貼於交通部公路總局網站證明文件，及第1場、第2場公聽會之紀錄影本。

- (二)公聽會上業依本條例施行細則第10條第1項第3款規定說明興辦事業概況與事業計畫之公益性、必要性、適當性及合法性，並已拍照及錄影存檔。本案用地均屬非都市土地範圍，業依「徵收土地範圍勘選作業要點」第五點規定載明事項，併入興辦事業概況內於公聽會上適當地點揭示及會中以簡報說明。
- (三)公聽會會議紀錄已依規定載明相關事項，並於103年3月6日、103年4月21日公告於需用土地所在地之公共地方、苗栗縣政府、苗栗縣造橋鄉公所及(村)里辦公處之公告處所，與豐湖里住戶之適當公共位置，及張貼於交通部公路總局網站，並書面通知陳述意見之土地所有權人及利害關係人。
- (四)已於103年3月26日第2場公聽會針對103年2月17日第1場公聽會土地所有權人及利害關係人陳述意見進行明確回應及處理，詳如后附103年4月21日路授二養字第1031004369A號函檢送之會議紀錄。

十二、與土地所有權人或土地改良物所有權人協議價購或以其他方式取得之經過情形及所有權人陳述意見之情形：

※第一次辦理協議價購情形說明：

- (一)本案用地須依市價與所有權人協議價購，經交通部公路總局以103年5月23日路授二養字第1031006046號函通知土地及土地改良物所有權人協議，於103年6月12日假苗栗縣造橋鄉豐湖社區活動中心與土地及土地改良物所有權人協議價購。本案土地協議價購之價格，係蒐集每筆宗地當年公告現值、政府相關公開資訊「不動產交易實價查詢服務網」及參考竹南地政事務所提供委託不動產估價師查估之參考市價，考量各宗地條件、土地坐落、區段、周遭環境、編定及使用分區類別條件經綜合評估分析，依權量計算作為本工程用地取得之協議價格，經簽奉機關首長核定，由本局據以作為本案工程用地之市價與所有權人進行協議價購，確實做到誠心誠意與各土地所有權人達成協議之精神。土地改良物有一併價購，其價購之價格參照苗栗縣政府所訂「苗栗縣公共工程建築改良物拆遷損失補償自治條例」及「苗栗縣辦理徵收土地農林作物、水產養殖物、禽獸類補償遷移查估基準」補償標準計算。詳如后附協議通知及與土地及土地改良物所有權人協議以價購或以其他方式取得不成之證明文件或協議紀錄影本。
- (二)所有權人彭德安君、陳世勇君、陳世昌君、陳世發君、陳世崑君與陳世榮君於得提出陳述意見之期限內有提出陳述意見，詳如后附陳述書及陳述意見回應處理情形相關函文影本及所有權人陳述意見

及相關處理情形一覽表，其餘所有權人於得提出陳述意見之期限內無提出陳述意見。

(三)本案土地所有權人之相關通知情形

1. 本案土地所有權人之相關通知均已合法送達。
2. 案內登記簿所載之土地所有權人徐阿榮，其應為送達處所不明致無法送達，本局業已103年7月21日路授二養字第1031008882A號函將協議通知及協議價購會議紀錄辦理公示送達並給予陳述意見期限在案；至其餘應為協議通知即給予所有權人陳述意見機會之通知均已合法送達。

※第二次辦理協議價購情形說明：

(一) 為符合土地徵收條例第11條精神及土地徵收條例施行細則第16

條第2項規定，本局又以104年9月15日路授二養字第1040085785號函通知本工程範圍內未取得之土地所有權人參加協議，於104年9月24日假苗栗縣造橋鄉豐湖社區活動中心與土地及土地改良物所有權人協議價購。本案土地協議價購之價格，係蒐集每筆宗地當年公告現值、政府相關公開資訊「不動產交易實價查詢服務網」及參考竹南地政事務所提供委託不動產估價師查估之參考市價，考量各宗地條件、土地坐落、區段、周遭環境、編定及使用分區類別條件經綜合評估分析，依權量計算作為本工程用地取得之協議價格，經簽奉機關首長核定，由本局據以作為本案工程用地之市價與所有權人進行協議價購。為符合土地徵收條例第11條規定之立法精神，經綜合評估分析估定以2267-14016元/m²作為再次與土地所有權人協議價購之金額土地改良物有一併價購，其價購之價格參照苗栗縣政府所訂「苗栗縣公共工程建築改良物拆遷損失補償自治條例」及「苗栗縣辦理徵收土地農林作物、水產養殖物、禽獸類補償遷移查估基準」補償標準計算。於104年9月24日再重行與土地所有權人協議，經電話聯絡邀集案內土地所有權人參加出席予會，惟該案仍協議不成依規定陳報徵收本案土地。詳如后附協議通知及與土地及土地改良物所有權人協議以價購或其他方式取得不成之證明文件或協議紀錄影本。

(二)所有權人彭德安君、彭德鎮君、彭德香君、陳世勇君、陳世昌君、陳世發君、陳世崑君、陳世榮君與林榮振君於得提出陳述意見之期限內有提出陳述意見，詳如后附陳述書及陳述意見回應處理情形相關函文影本及所有權人陳述意見及相關處理情形一覽表，其餘所有權人於得提出陳述意見之期限內無提出陳述意見。

(三)本案土地所有權人之相關通知情形

本案土地所有權人之相關通知均已合法送達。

十三、土地或土地改良物所有權人或管理人姓名住所：

詳附徵收土地清冊及徵收土地改良物清冊。

十四、被徵收土地之使用配置：

詳如土地使用計畫圖

十五、有無涉及原住民土地之徵收：

無，本案徵收無原住民土地。

十六、安置計畫：

無。本案工程範圍內徵收之建築改良物無符合土地徵收條例第 34 條之 1 規定，應訂定安置計畫情形。

十七、興辦事業計畫概略及其計畫進度：

(一)計畫目的：

台 13 甲線為聯絡苗栗縣頭份鎮、竹南鎮、造橋鄉及後龍鎮至苗栗市之南北縱貫重要省道，由於路寬狹窄、車流混雜，屢有汽、機車爭道之情形，部分路段蜿蜒曲折視距不佳，屬高危險性路段。由於本工程附近有許多重大開發案(如苗栗高鐵站)進行中，因此考量未來周遭計畫及開發案陸續完成後，衍生之交通需求及解決交通安全問題，確需儘早進行道路改善。

本路段道路現況為雙向四車道，全寬約為 16m(快車道 3.5m+混合車道 3.5m+路肩 0.6m+護欄 0.4m)，為提升行車安全，打通台 13 甲交通之任督二脈，公路總局計畫拓寬道路至 20~22m(路基有效寬度，北段 22m、南段 20m)，將來道路改善完成後，除可提升道路服務水準外，再呼應鄰近重大建設計畫之陸續完成，更可帶動地方發展，增進鄉鎮繁榮。

(二)計畫範圍：詳如徵收土地圖說。

(三)計畫進度：預計於 104 年 11 月開工，106 年 12 月完工。

十八、應補償金額總數及其分配：

(一)應需補償金額總數：8,576,014 元

(二)地價補償金額約：8,532,655 元：

(1)地價補償金額約：8,532,655 元係依苗栗縣地價及標準地價評議委員會會議評定 104 年徵收補償市價計算及 104 年市價變動幅度造橋鄉全區 103.06%，調幅後徵收補償地價金額：2267-14016 元/m²。故本案被徵收土地按已評定之市價變動幅度計算調整徵收補償地價，準備之經費足敷支應，詳如后附評定徵收補償市價文件。

(2)本案業依苗栗縣政府地價評議委員會評定 104 年徵收市價，徵收補償實際金額核算地價補償費發放。

(三)土地改良物補償金額：43,359 元

(四)遷移費金額：0 元

(五)其他補償費：0 元

十九、準備金額總數及其來源：

(一)準備金額總數：計新台幣 1500 萬元整，足敷支應市價徵收補償費。

(二)經費來源及概算：

1. 經費來源：已編列於 104 年度中央政府總預算，交通部公路總局及所屬單位預算內公路系統新建及改善計畫-省道改善計畫科目預算項下。(本經費 104 年度準備金額足敷支應。)

2. 經費概算：本案依 104 年苗栗縣政府地價評議委員會評定徵收市

價之相關證明文件。

附件：

- (一) 奉准興辦事業計畫文件影本。
- (二) 舉辦公聽會之公告與刊登政府公報或新聞紙及張貼於交通部公路總局網站證明等文件影本。
- (三) 舉辦公聽會之紀錄影本或抄件、會議紀錄公告及其張貼於交通部公路總局網站證明、通知陳述意見之土地所有權人及利害關係人等證明文件影本。
- (四) 通知土地所有權人協議價購或以其他方式取得之文件影本。
- (五) 與土地所有權人協議價購或以其他方式取得不成之證明文件或協議紀錄之影本或抄件。
- (六) 給予所有權人陳述意見書面通知影本。
- (七) 所有權人陳述意見及相關回應處理情形一覽表。
- (八) 徵收土地清冊。
- (九) 徵收土地改良物清冊。
- (十) 苗栗縣政府地價評議委員會評定之徵收補償市價文件。
- (十一) 經費來源證明文件。
- (十二) 農業及建築主管機關文件影本。
- (十三) 苗栗縣政府 103 年 10 月 19 日府水保字第 1030216872 號函查復本案徵收土地位處山坡地範圍情形。
- (十四) 徵收土地圖說。
- (十五) 土地使用計畫圖。
- (十六) 苗栗高鐵站站區路網圖。
- (十七) 相關補正附表

需用土地人：交通部公路總局

代表人：局長 趙興華

中華民國 104 年 10 月 日